



TOELICHTING

**Ede, ENKA-terrein, uitwerkingsplan
deelgebied C1**

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Situering van het plangebied	3
1.3 Geldend bestemmingsplan	4
1.4 Opzet van het uitwerkingsplan	4
2. Planbeschrijving	5
2.1 Stedenbouwkundige opzet	5
2.1.1 Algemeen	5
2.1.2 Planomschrijving	5
2.2 Beeldkwaliteit	8
3. Haalbaarheid van het plan	11
3.1 Inleiding	11
3.2 Beleidskader	11
3.2.1 Provinciaal beleid	11
3.3 Haalbaarheidsaspecten	11
3.3.1 Geluid	11
3.3.2 Luchtkwaliteit	13
3.3.3 Externe veiligheid	13
4. Wijze van bestemmen	17
4.1 Algemeen	17
4.1.1 Wat is een uitwerkingsplan	17
4.1.2 Wro	17
4.1.3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht	17
4.1.4 Bestemmingen en aanduidingen	17
4.1.5 Hoofdstukopbouw van de regels	18
5. Procedure	20
5.1 Zienswijzen	20
5.2 Overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening	20

Toelichting

als bedoeld in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening.

1. Inleiding

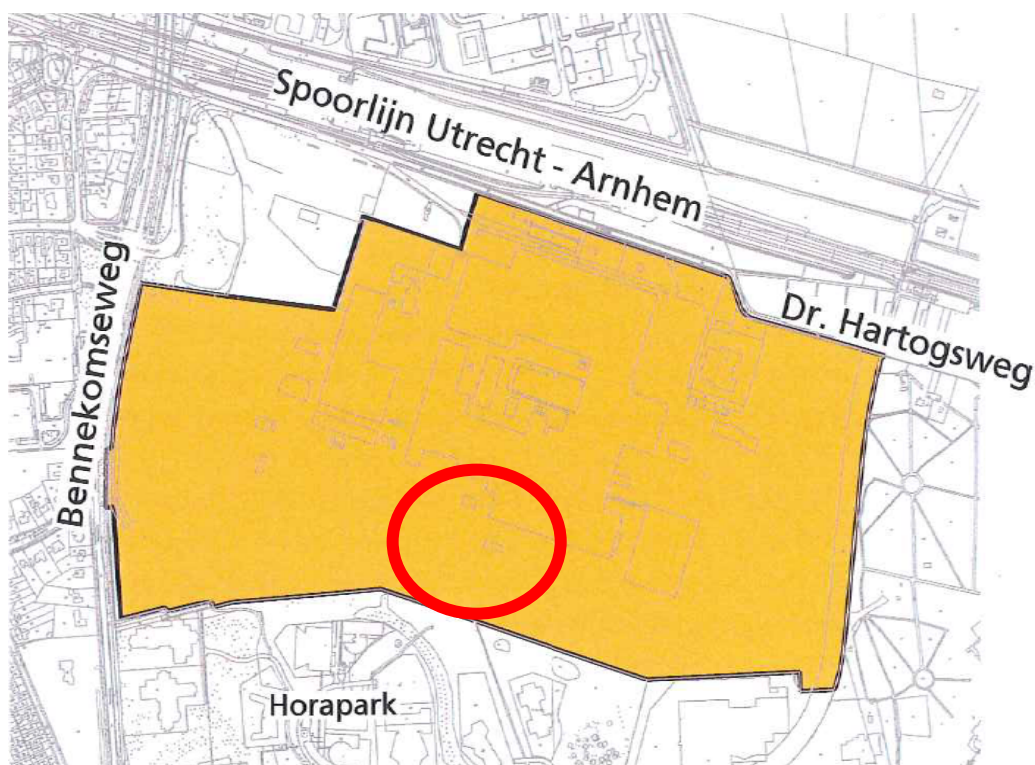
1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan ENKA-terrein maakt de nieuwbouw mogelijk van woningen (totaal circa 1.000 tot 1.300 woningen) en diverse voorzieningen (zoals bijvoorbeeld maatschappelijke en culturele voorzieningen, sportieve en recreatieve voorzieningen, kantoren, horeca) op de gronden gelegen op het voormalige ENKA-terrein aan Dr. Hartogsweg 58 te Ede. De locatie maakt onderdeel uit van een totaalontwikkeling voor het gebied Ede-Oost/spoorzone waarvoor in 2005 een masterplan is opgesteld. Behalve onderhavige locatie wordt het totale gebied van de voormalige kazerneterreinen en de spoorzone in de toekomst herontwikkeld. Dit bestemmingsplan is op 17 september 2009 door de gemeenteraad van Ede vastgesteld.

Het voorliggende uitwerkingsplan is een uitwerking van het bestemmingsplan ENKA-terrein. Er zullen minimaal 41 en maximaal 74 woningen worden gerealiseerd.

1.2 Situering van het plangebied

Het betreft een gebied aan de westzijde van het ENKA-terrein aan de noordzijde van de Enkalaan en de oostzijde van de Bennekomseweg.



Figuur 1: Globale ligging plangebied binnen ENKA-terrein

1.3 Geldend bestemmingsplan.

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan ENKA-terrein, zoals dat is vastgesteld door de gemeenteraad van Ede op 17 september 2009.

Op grond van het vigerende bestemmingsplan ligt er op het betreffende plangebied de bestemming "Wonen- uit te werken". Deze gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen;
- b. aan-huis-verbonden beroepen;
- c. kantoren en/of praktijkruimten aan huis;
- d. wonen in woningen in de zin van bijzondere woonruimtes;
- e. kinderdagverblijven;
- f. tuinen, erven en verhardingen;
- g. garageboxen;
- h. voorzieningen voor verkeer en verblijf;
- i. ondergrondse en bovengrondse parkeervoorzieningen;
- j. bos;
- k. groenvoorzieningen;
- l. speelvoorzieningen;
- m. nutsvoorzieningen;
- n. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- o. brandveiligheidsvoorzieningen en blusvoorzieningen;
alsmede:
- p. ter plaatse van de aanduiding "**cultuurhistorische waarden**" dan wel "**specifieke bouwaanduiding - monumenten**" voor de instandhouding en bescherming van de cultuurhistorische waarden van de gebouwen;
- q. ter plaatse van de aanduiding "**groen**" voor de instandhouding en bescherming van de landschappelijke en natuurlijke waarden van de aanwezige groenelementen;
- r. ter plaatse van de aanduiding "**waardevolle boom**" voor de instandhouding en bescherming van de natuurlijke en cultuurhistorische waarden van de aanwezige boombeplanting.

Het uitwerkingsplan

De naamgeving van de bestemmingen voldoet aan de standaarden uit de SVBP 2012. Voor de inhoud van de bestemmingen is aansluiting gezocht bij het moederplan. Omdat het moederplan is opgesteld conform de standaarden uit de SVBP 2008, zijn de regels daar waar nodig aangepast aan de SVBP 2012.

De verschillende aanduidingen en dubbelbestemmingen uit het moederplan, zijn indien juridisch noodzakelijk en/of voor het garanderen van de haalbaarheid of behoud van waardevolle elementen, in de regels en op de verbeelding overgenomen.

1.4 Opzet van het uitwerkingsplan

Dit uitwerkingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. Deze toelichting is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de bestaande ruimtelijke en functionele situatie in het plangebied beschreven.

Daarnaast komen in dit hoofdstuk de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen aan bod door middel van een planbeschrijving. Hoofdstuk 3 gaat in op de haalbaarheid van het plan.

Vanwege het feit dat het hier een uitwerkingsplan betreft kan grotendeels worden verwezen naar het moederplan. In hoofdstuk 4 wordt de opzet van het plan en de wijze van bestemmen behandeld. Hoofdstuk 5 tenslotte is gereserveerd voor de resultaten van de procedure.

2. Planbeschrijving

2.1 Stedenbouwkundige opzet

2.1.1 Algemeen

Het schoorsteenplein maakt deel uit van de planontwikkeling op het ENKA-terrein. In het Stedenbouwkundig Plan zijn de basisuitgangspunten en kaders daarvoor aangegeven. Het Carré, het oorspronkelijke fabriekscomplex, wordt in het plan opgenomen als een fabriek binnen de fabriek, waardoor het verleden zichtbaar en tastbaar in het heden een voortbestaan krijgt. Het Carré komt vrij in de ruimte te liggen door een bebouwingsvrije zone rondom die de betekenis van het complex voor het hele ENKA-terrein tot zijn recht laat komen.

De omgeving van het Carré wordt opgebouwd vanuit de ruimtelijke referentie van een Engelse tuinwijk. Stratenpatronen worden samen gevoegd waardoor ruimtes ontstaan om rond te wonen, de hofjes. De woonwijk rondom het Carré verkleurt van meer stedelijk rondom het station naar het meer traditionele wonen ten zuiden van het Carré tot riant wonen in het groen aan de oostkant van het terrein. Het schoorsteenplein met de monumentale schoorsteen vormt een bijzonderheid in deze zone rondom het Carré en heeft daar een sterke relatie mee.



Figuur 2: Plangebied en verankering

2.1.2 Planomschrijving

Het plangebied wordt verankerd in de omgeving door routes die de verbinding met de omliggende gebieden leggen. Op het eerste schaalniveau is er de zuidelijke ontsluiting, voor de verbinding van de Bennekomseweg, langs het Carré, naar het sterrebos aan de oostzijde van het plangebied. Het plein wordt als aanleiding gebruikt om een verbijzondering te maken aan de groene laan.

Op het tweede schaalniveau wordt het Carré verbonden met de omgeving richting de Laarderallee in het zuiden, in noordelijke richting over het plein rond de grote schoorsteen van het ENKA-terrein, naar de binnenplaats van het Carré, tot bij de Westhal en verder door het Poortgebouw over het spoor naar de Kazerneterreinen. In de uiterlijke verschijningsvorm van het plein wordt de relatie tussen de grote schoorsteen en het Carré bestendigd.

Het Schoorsteenplein

Twee monumentale objecten bepalen de hoofdopzet van het plan, de schoorsteen en de eik.



Figuur 3: De schoorsteen

Rond de schoorsteen wordt een klein plein gecreëerd door gesloten bebouwingsblokken die loodrecht op elkaar staan. De openbare ruimte krijgt het karakter van een plein, dat in verschijningsvorm aansluit op de sfeer van het voormalige fabriekscomplex, het Carré. Op het plein wordt bebouwingsmogelijkheid voor bijzondere functies gecreëerd, die fysiek verbonden kan worden met de schoorsteen. Deze functies verlevendigen het gebied en geven de schoorsteen ook functioneel betekenis.



Figuur 4: Stedenbouwkundig plan

Toelichting

Ede, ENKA-terrein, uitwerkingsplan deelgebied C1

In het zuidelijke deel van het plangebied staat een monumentale eik. Deze krijgt een prominente plek met een groene zone rondom, waarmee dit deel van het gebied een groen karakter krijgt. Het vormt daarmee de overgang tussen het bosrijke zuiden en een mooi contrast met het stenen plein bij de schoorsteen. Langs de laan wordt de begeleidende bebouwing voortgezet in oostelijke richting.

Ontsluiting en parkeren

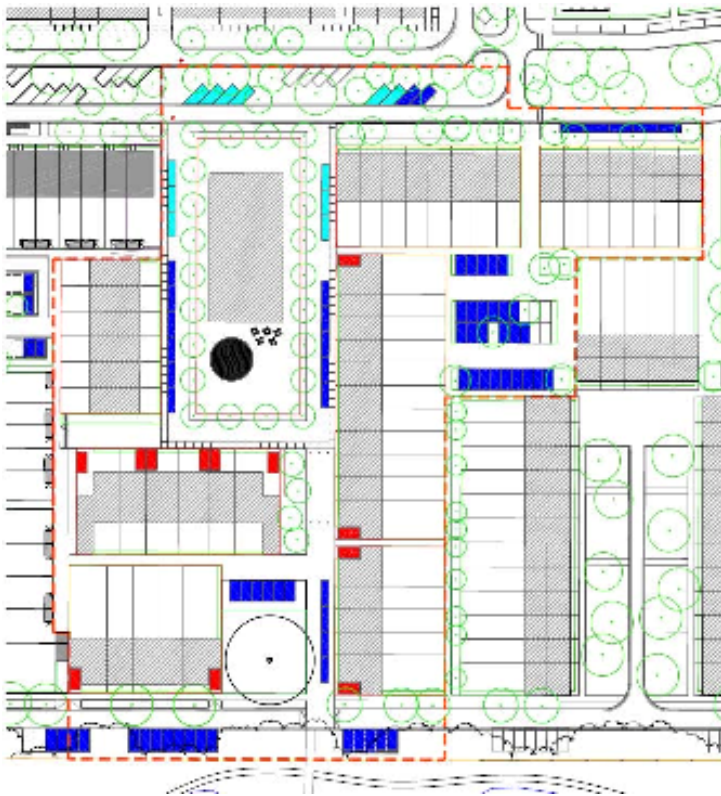
Het gebied wordt voor autoverkeer aan twee zijden ontsloten, aan noordzijde vanaf de hoofdontsluitingsweg van de ENKA en aan de zuidzijde via de bosstraat. Doorgaand autoverkeer over het plein is niet mogelijk, zodat een verblijfsvriendelijk plein ontstaat. Het plein vormt wel een belangrijke verbindende functie voor langzaam verkeer, komend vanuit de Laarderallee, via de grote schoorsteen naar het Carré.

Het parkeren vindt steeds plaats in de nabijheid van de woning. Langs de laan is dat deels in de middenberm en deels op langspaarkeerplekken langs de laan. Bij de pleinwoningen is dat op langspaarkeerplekken aan de buitenzijde van het plein, bij het zuidelijke bouwblok op eigen erf. In het zuidelijke deel wordt voornamelijk geparkeerd in geclusterde haaksparkeervakken die groen worden ingepast.

Voor de bijzondere bebouwing op het plein zijn twaalf parkeervakken in de openbare ruimte gereserveerd. Wanneer de parkeerbehoefte groter is, vindt dit plaats binnen de bouwvelop.



Figuur 5: Ontsluiting



Figuur 6: Parkeren

2.2 Beeldkwaliteit

Om de ruimtelijke en functionele kwaliteit van het projectgebied optimaal tot stand te brengen, is bij het bestemmingsplan het beeldkwaliteitplan gevoegd, het toetsingskader voor de uitwerking van het plangebied.

Er zijn drie deelgebieden te onderscheiden: Langs de ENKA-laan, het Schoorsteenplein en de Boslaan.

De ENKA-laan



De ENKA-Laan is één van de architectonische compositie-elementen binnen het stedenbouwkundig plan voor de hele ENKA-wijk. De sfeer van statigheid en rust dient over de gehele lengte van de laan bewaakt te worden. De woningen aan de ENKA-laan hebben een profiel van twee bouwlagen met dakkap, met op strategische plekken nuances in de bouwhoogte. De gedetailleerdheid van de fabrieksgevel bevindt zich op een tweede schaalniveau. Stoer, maar toch verfijnd.

Boslaan



Het wonen langs de Boslaan, in twee korte bouwblokken rijwoningen, past binnen de opzet van de hele Boslaan met een variatie in bebouwingskorrel en architectuur. Door het leidend materiaal baksteen binnen de natuurlijke kleurrange van rood-oranje, rood, rood-bruin, tot antraciet, vormt het gebied toch duidelijk een onderdeel van het wonen op ENKA. Baksteendetails worden als onderdeel van de architectonische kwaliteiten van de historische ENKA fabriek gewaardeerd.

Schoorsteenplein



Gezien de specifieke ligging in het stedenbouwkundig plan, is het doel de woningen rondom de schoorsteen te verbijzonderen op een genuanceerde manier. Het belangrijkste uitgangspunt is de zoektocht naar een gesamt-kunstwerk. Met het gesamt-kunstwerk wil de architect van zijn creatie *één geheel* maken.

Er worden geen expliciete afwijkende nokhoogtes, goothoogtes en/of rooilijnen toegestaan verwijzend naar een historisch gegroeid dorp. Voornamelijk rust, eenvoud en ritme voeren de boventoon. De gedetailleerdheid van de fabrieksgevel bevindt zich op een tweede schaalniveau. Stoer, maar toch verfijnd.

Toelichting

Ede, ENKA-terrein, uitwerkingsplan deelgebied C1

De levensloopbestendige woningen aan het schoorsteenplein hebben één verdieping met dakkap of twee verdiepingen met plat dak. De overige woningen aan het plein hebben een profiel van twee bouwlagen met dakkap of drie bouwlagen met plat dak. Om de perceelindeling binnen het plan te ondersteunen kunnen op strategische plekken nuances in de bouwhoogte gezocht worden, doch deze verschillen zijn eerder gering van omvang.



Specifieke aandacht verdient de voet van de schoorsteen. In de bebouwingsenveloppe wordt een bouwhoogte van 7 meter aangehouden. Staal en glas kunnen als bouwmaterialen een sterke aansluiting vormen met het industriële verleden. De vroegere aansluiting van de schoorsteen op de fabriek door middel van een imposant buizenwerk kan als inspiratiebron gebruikt worden bij de uitwerking van de enveloppe. Er kan een verbinding gemaakt worden tussen de schoorsteen en het bebouwingsvlak, transparant en subtiel in vormgeving en massa.

3. Haalbaarheid van het plan

3.1 Inleiding

In de toelichting van het moederplan 'ENKA-terrein' is uitvoerig gemotiveerd dat de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gebieden, past binnen de beleidskaders van de gemeente Ede en de hogere overheden. Daar waar sinds de inwerkingtreding van het moederplan nieuw beleid van toepassing is, wordt dit in onderstaande besproken.

3.2 Beleidskader

3.2.1 Provinciaal beleid

Kwalitatief Woonprogramma 2010-2019 (KWP3)

Gedeputeerde Staten van Gelderland heeft op 12 januari 2010 het nieuwe Kwalitatief Woonprogramma 2010-2019 (KWP3) vastgesteld. De provincie, de woningcorporaties, de gemeenten en de regio's in Gelderland hebben met elkaar afspraken gemaakt over de woningvoorraad voor de komende tien jaar. De partijen willen er voor zorgen dat het woningaanbod in iedere regio van Gelderland ook in de toekomst goed aansluit bij de behoefte van de inwoners. In het programma zijn de afspraken vastgelegd.

Deze afspraken kwamen tot stand door een goede en intensieve samenwerking met de regio's, de gemeenten en de woningcorporaties. Om het woningaanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de vraag is in het KWP3 rekening gehouden met de ontwikkelingen in de bevolkingsopbouw en in de woningmarkt. In de praktijk betekent dit dat voornamelijk goedkopere woningen moeten worden gebouwd, bij voorkeur op binnenstedelijke locaties. Bouwen op grote nieuwbouwlocaties buiten de stad of het dorp (zoals Vinexlocaties) is steeds minder nodig. In het Kwalitatief Woonprogramma gaat het nadrukkelijk niet alleen om de aantallen te bouwen woningen. Er is bij de inwoners een grote behoefte aan goedkopere woningen. Daarom zijn ook afspraken gemaakt over de aantallen betaalbare woningen. Er wordt ook rekening gehouden met een steeds groter wordende groep ouderen die het liefst zelfstandig wil blijven wonen.

Verder zijn ook afspraken over de verhouding koop-huur. Voor het eerst zijn in het KWP3 ook afspraken gemaakt over de aantallen te bouwen woningen voor de komende drie jaar. Dit heeft te maken met de grote problemen waar de bouw op dit moment mee kampt. De provincie biedt de gemeenten ondersteuning in het maken van die keuzes, om met het oog op morgen te kunnen blijven bouwen. In deze tijd van recessie moeten gemeenten immers keuzes maken en prioriteiten stellen. Het is een onmogelijke opgave om alle bouwplannen uit te kunnen voeren.

3.3 Haalbaarheidsaspecten

Omdat het voorliggende plan een uitwerking van het bestemmingsplan "ENKA-terrein" betreft, kan het onderzoek naar de haalbaarheid van het plan achterwege blijven en kan korthedshalve verwezen worden naar het hoofdstuk 3 "Onderzoek" uit genoemd bestemmingsplan. Daar waar sinds de inwerkingtreding van het moederplan nieuwe onderzoeken zijn verricht, of onderzoeken zijn geactualiseerd worden deze wel in het onderstaande besproken. Het betreft de onderdelen 'geluid, luchtkwaliteit' en 'externe veiligheid'.

Voor het overige kan worden opgemerkt, dat zich geen nieuwe te onderzoeken haalbaarheidsaspecten met betrekking tot het voorliggende plan hebben voorgedaan, welke als relevant zouden moeten worden aangemerkt, in die zin, dat het onderzoek verder zou moeten worden uitgebreid en/of geactualiseerd.

3.3.1 Geluid

Wettelijk kader

Sinds het eind van de jaren zeventig vormt de Wet geluidhinder (Wgh) een belangrijk juridisch kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. Deze wet biedt onder andere geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai door middel van zonering. De Wgh is daarom sterk gelinkt

aan de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

De systematiek van de zonering Wet geluidhinder houdt in dat langs verkeers- en spoorwegen en rond gezoneerde industrieterreinen een planologisch aandachtsgebied (de zone) ligt waarbinnen in een aantal situaties bescherming wordt geboden aan geluidsgevoelige bestemmingen. Deze bescherming geldt in de volgende situaties:

- indien middels een ruimtelijk besluit (bestemmingsplan/projectbesluit) de aanleg van een (spoor)weg of industrieterrein wordt mogelijk gemaakt;
- indien middels een ruimtelijk besluit (bestemmingsplan/projectbesluit) een geluidsgevoelige bestemming in de zone wordt mogelijk gemaakt;
- indien een reconstructie/wijziging aan een bestaande (spoor)weg (al dan niet in combinatie met een ruimtelijk besluit) wordt doorgevoerd.

In bovenstaande situaties geldt voor woningen in de zone van een verkeers- of spoorweg een beschermingsniveau van respectievelijk 48 en 55 decibel (dB). Dit is de wettelijke voorkeurswaarde. Door middel van een zogenaamde hogere waarde procedure kan het bevoegd gezag in bepaalde gevallen gemotiveerd afwijken van de voorkeurswaarde en een hogere geluidsbelasting (zogenaamde hogere waarde) toestaan. De maximale ontheffingswaarde bedraagt voor nieuwe woningen in stedelijk gebied in de zone van een bestaande weg of spoorweg respectievelijke 63 en 68 dB.

Industrielawaai

Op het ENKA-terrein worden geen bedrijfsmatige zoneringsplichtige activiteiten meer uitgevoerd. Het terrein is met de vaststelling van Bestemmingsplan ENKA-terrein gedezoneerd. De op het terrein aanwezige warmtekrachtkoppeling is inmiddels ontmanteld. Het aspect Industrielawaai vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van woningen binnen deelgebied C1.

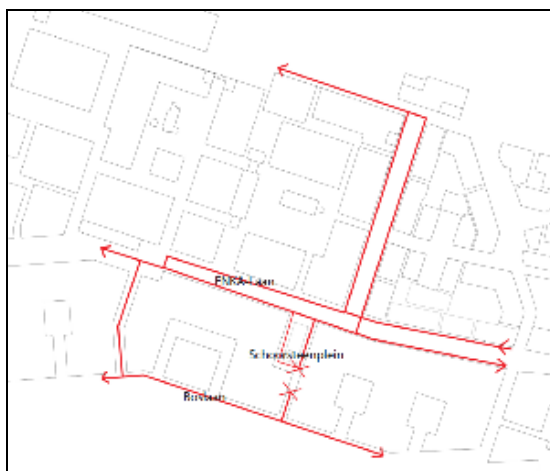
Railverkeerslawaai

Deelgebied C1 ligt op een afstand van circa 400 meter tot de spoorlijn Utrecht-Arnhem. Dankzij deze grote afstand en de bebouwing ertussen voldoet de geluidsbelasting ter hoogte van deelgebied C1 aan de voorkeurswaarde van 55 dB.

Wegverkeerslawaai

Deelgebied C1 is op ruim 450 meter van de Bennekomseweg gelegen en is daarmee buiten de geluidszone gelegen. Gezien de afschermende werking van de bebouwing en de grote afstand tussen de woningen en de weg kan worden geconcludeerd dat ter plaatse van de woningen binnen deelgebied C1 wordt voldaan aan de wettelijke voorkeurswaarde.

De wegenstructuur rondom deelgebied C1 is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 7: Wegenstructuur rondom deelgebied C1

Alle wegen rondom deelgebied C1 zijn wegen met een wettelijke snelheid van 30 km/uur. Deze wegen hebben geen geluidzone. Het betreft wegen voor bestemmingsverkeer voor de omliggende woongebieden. Gelet op de beperkte verkeersintensiteit, wordt verwacht dat dit verkeer geen nadelig effect op de woon- en leefomgeving zal hebben.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect verkeerslawaaï geen belemmering vormt voor het vaststellen van het uitwerkingsplan voor deelgebied C1.

3.3.2 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Op 15 november 2007 is de zogenoemde Wet luchtkwaliteit, hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm), in werking getreden ter vervanging van het Besluit luchtkwaliteit 2005. In deze wet is gestreefd naar meer flexibiliteit als het gaat om de koppeling van luchtkwaliteitseisen en ruimtelijke ontwikkelingen. Deze flexibiliteit is met name terug te vinden in een verdeling in projecten die wel (IBM) of niet (NIBM) in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit.

Beschouwing deelgebied C1

De ontwikkelingen binnen de Veluwe Poort, waaronder ook het ENKA-terrein valt, zijn als IBM-project opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In het NSL zijn alle IBM-projecten in Nederland opgenomen. Al deze projecten veroorzaken een verslechtering van de luchtkwaliteit. Ter compensatie zijn in het NSL nationale, regionale en lokale maatregelen afgesproken die deze verslechtering tegen moeten gaan. Daarnaast wordt in het NSL een aantal maatregelen getroffen om specifieke knelpunten op te lossen. Middels de jaarlijkse monitoring wordt de luchtkwaliteit in heel Nederland op leefniveau getoetst aan de grenswaarden. Indien nodig wordt middels maatregelen bijgestuurd om tijdig aan de normen te voldoen. De totale ontwikkelingen binnen de Veluwe Poort zijn opgenomen in dit NSL en worden dus op drie niveaus met maatregelen gecompenseerd.

Dit wil echter niet zeggen dat er lokaal geen effecten kunnen optreden. In het kader van de recente bestemmingsplanprocedure voor de Parklaan is het aspect luchtkwaliteit onderzocht. In dat onderzoek is zowel de ontwikkeling van de Parklaan als het ontwikkelingsgebied ten oosten van Ede meegenomen, waaronder het ENKA-terrein. Daaruit bleek al dat er geen luchtkwaliteitsnormen overschreden zullen worden ten gevolge van de totale ontwikkeling. De luchtkwaliteit op de planlocatie voldoet eveneens aan de luchtkwaliteitsnormen.

Conclusie

Het project Veluwe Poort, inclusief het ENKA-terrein, is als een IBM-project opgenomen in het NSL. In het NSL worden compenserende maatregelen genomen. De totale ontwikkeling voldoet aan de luchtkwaliteitsnormen. Doordat het project in het NSL is opgenomen kan een luchtkwaliteitsonderzoek ten behoeve van dit bestemmingsplan achterwege blijven. Luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de ontwikkelingen binnen Ede-Oost in zijn algemeenheid en het ENKA-terrein in het bijzonder.

3.3.3 Externe veiligheid

Inleiding

Externe veiligheid gaat over het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor mens en milieu bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het gaat daarbij uitsluitend om de kans dat derden (omwonenden) dodelijk letsel oplopen door een calamiteit bij een bedrijf of door een ongeval bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Rond bedrijven en langs routes (of buisleidingentracés) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, zijn daarom invloedsgebieden ingesteld waarbinnen de risico's moeten worden onderzocht en getoetst voor toekomstige bebouwing. Deze risico's worden uitgedrukt in een plaatsgebonden risico (PR) en een groepsrisico (GR) en betreffen alleen de personen die niet deelnemen aan deze activiteiten.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Bij overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico of een significante toename dient het bevoegd gezag het groepsrisico te betrekken bij de vaststelling van het ruimtelijk besluit. Voor deze groepsrisico verantwoording is de hoogte van het groepsrisico of de toename ervan onderdeel van de afweging. Daarnaast worden factoren meegenomen zoals mogelijke bronmaatregelen ter verlaging van het risico, eventuele alternatieven, de bestrijdbaarheid van het incident en de zelfredzaamheid van de personen in het invloedsgebied. Daarvoor wordt door het bevoegd gezag advies gevraagd aan de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden (VGGM).

Ongevallen met gevaarlijke stoffen kunnen nader worden onderscheiden in ongevallen met betrekking tot:

- bedrijven;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Wettelijk kader

Het op 27 oktober 2004 in werking getreden Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) regelt hoe een gemeente of provincie moet omgaan met risico's voor mensen buiten een bedrijf als gevolg van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in een bedrijf.

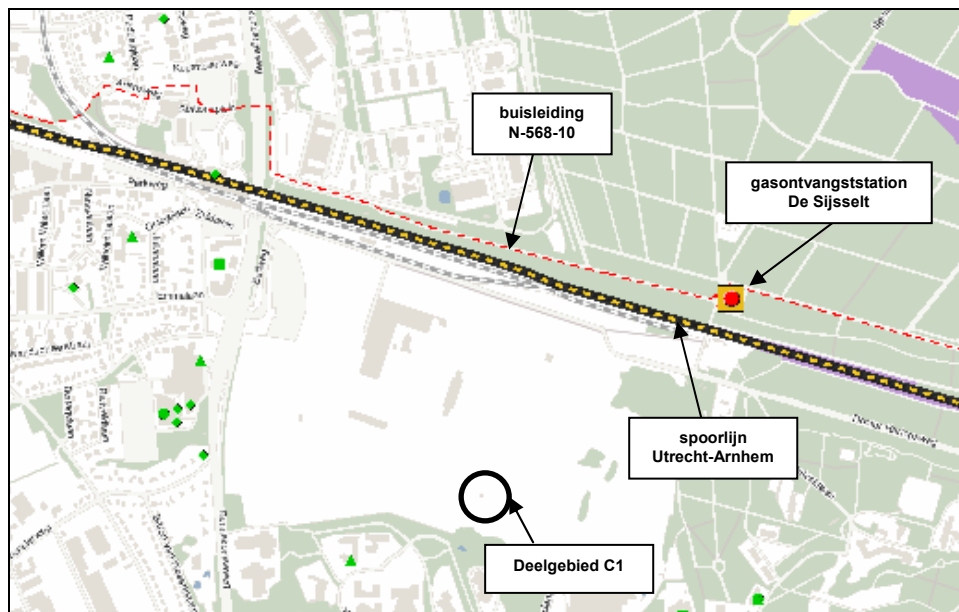
Met betrekking tot buisleidingen wordt het wettelijk kader gevormd door het Besluit externe veiligheid buisleidingen dat op 1 januari 2011 in werking is getreden.

De Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen schrijft voor hoe overheden dienen om te gaan met risico's als gevolg van transportassen zoals wegen en spoorwegen. Om meer afstemming te verkrijgen tussen transport van gevaarlijke stoffen, veiligheid en ruimtelijke ontwikkelingen is het Basisnet in ontwikkeling. Het Basisnet bevat een netwerk van alle relevante routes van gevaarlijke stoffen, zowel via het spoor als over de weg en het water. In het basisnet worden de maximale toelaatbare risico's langs die gevaarlijke routes in zones en tabellen vastgelegd. De resultaten van het basisnet zijn reeds verwerkt in de bestaande Circulaire. Per 1 januari 2014 treedt het Basisnet in werking met bijbehorende wet- en regelgeving.

Op 9 juli 2009 heeft de gemeenteraad van de gemeente Ede de beleidsvisie externe veiligheid vastgesteld. Hierin staat beschreven hoe de gemeente Ede om wil gaan met het aspect externe veiligheid en de verantwoording van het groepsrisico.

Beschouwing deelgebied C1

Deelgebied C1 ligt binnen de invloedssfeer van een tweetal risicobronnen, te weten de spoorlijn Utrecht-Arnhem, waarover incidenteel gevaarlijke stoffen werden vervoerd, en de hoge druk aardgastransportleiding die ten noorden van en parallel aan het spoor ligt. Er liggen geen risicovolle bedrijven binnen of in de directe omgeving van het plangebied. Onderstaande figuur geeft een overzicht van de planlocatie en de risicobronnen in de directe omgeving.



Figuur 8: Uitsnede Risicokaart Provincie Gelderland (bron: www.risicokaart.nl)

Bedrijven

Bij de inventarisatie van risicobronnen die in de omgeving van het plangebied aanwezig zijn, is gebruikt gemaakt van de risicokaart van de provincie Gelderland. Daaruit is gebleken dat zowel binnen als buiten het plangebied geen relevante risicovolle bedrijven aanwezig zijn. Het invloedsgebied van gasontvangststation De Sijsselt overlapt het plangebied niet en heeft derhalve geen relevante invloed op het deelgebied. De voorgenomen ontwikkelingen voorzien niet in de mogelijkheid om risicovolle bedrijven binnen het plangebied op te richten.

Buisleidingen

Binnen of in de omgeving van het deelgebied ligt een buisleiding ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen (transportroutedeel N-568-10-KR-037). Het betreft een hoge druk aardgastransportleiding. De leiding wordt ter hoogte van het stationsgebied verlegd, zodat het gehele traject direct langs het spoor is gelegen (dit is nog niet verwerkt in de risicokaart). De leiding ligt buiten het deelgebied, ten noorden van het spoor en op een zodanige afstand (groter dan de 1%-letaliteitsafstand) dat voldoende afstand in acht wordt genomen tot (beperkt) kwetsbare objecten.

Weg, water en spoor

Over de wegen binnen en nabij het deelgebied worden geen relevante hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd. Over het traject van de Bennekomseweg / Parklaan vindt nauwelijks of geen transport van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. De werking van de Wvgs schrijft voor dat risicovol transport de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te vermijden. Er zijn geen bestemmingen in de buurt van het traject die het transport van gevaarlijke stoffen veroorzaken. Alleen het tankstation aan de Klinkenbergerweg en de Parkweg veroorzaakt transport van benzine en diesel. Ter plaatse wordt geen LPG verkocht. Dit transport veroorzaakt een verwaarloosbaar laag risico. Onderzoek naar de externe veiligheidsrisico's vanwege transport op het traject is niet nodig. Ook vervoer van gevaarlijke stoffen per water is in de omgeving van het deelgebied niet aan de orde.

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de spoorlijn Utrecht-Arnhem waar voorheen enig transport van gevaarlijke stoffen plaatsvond. Met het van kracht worden van het Basisnet op 1 januari 2014 is het reguliere vervoer van gevaarlijke stoffen op dit spoortraject Arnhem-Utrecht vervallen. Daarmee vervalt het externe veiligheidsrisico.

Conclusie

Het deelgebied C1 is niet gelegen binnen een risicocontour van bedrijven, buisleidingen of transportroutes. Per 1 januari 2014 is er geen regulier vervoer meer van gevaarlijke stoffen op de spoorlijn. Het aspect externe veiligheid vormt dan ook geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling van deelgebied C1.

4. Wijze van bestemmen

4.1 Algemeen

4.1.1 Wat is een uitwerkingsplan

Een bestemmingsplan heeft een planperiode van 10 jaar. In het bestemmingsplan kunnen directe en indirecte bestemmingen worden opgenomen. Directe bestemmingen uit een bestemmingsplan kunnen bijvoorbeeld verkeers- en groenbestemmingen zijn. Indirecte bestemmingen zijn nader uit te werken bestemmingen, bijvoorbeeld 'Wonen - Uit te werken'. In een uitwerkingsplan worden de indirecte bestemmingen uitgewerkt tot directe bestemmingen die na inwerkingtreding van het uitwerkingsplan ook onderdeel gaan uitmaken van het bestemmingsplan. Een uitwerkingsplan vormt dus uiteindelijk een onderdeel van een bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals de Woningwet, de Monumentenwet 1988, de Algemeen Plaatselijke Verordening, de Wet Milieubeheer en de bouwverordening zijn ook belangrijk voor het uitoefenen van ruimtelijke beleid.

4.1.2 Wro

Per 1 juli 2008 is de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening vervangen door de Wet ruimtelijke ordening. In de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening is het overgangsrecht voor bijvoorbeeld in procedure zijnde bestemmingsplannen en uitwerkingsplannen geregeld. Op grond van artikel 9.1.5 van de Invoeringswet geldt dat op een uitwerkingsplan, waarvan het ontwerp binnen één jaar na inwerkingtreding van de nieuwe wet (per 1 juli 2008) ter inzage is gelegd, het recht van toepassing is zoals dat gold voor de inwerkingtreding van de nieuwe wet. Voor onderhavig uitwerkingsplan geldt derhalve dat de Wet ruimtelijke ordening van toepassing is. Daarnaast is aangesloten bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmings Plannen 2012. In verband met deze gewijzigde regelgeving, wijkt de in dit uitwerkingsplan gehanteerde, bestemmings-systematiek enigszins af van de systematiek van het moederplan. Verderop in dit hoofdstuk wordt ingegaan op de in dit uitwerkingsplan gehanteerde systematiek.

4.1.3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Het doel van deze wet is om te komen tot een samenhangende beoordeling in één procedure van verschillende activiteiten die invloed hebben op de fysieke leefomgeving. De Wabo heeft tot gevolg dat verschillende vergunningen worden verleend in één besluit, de omgevingsvergunning. Ook de thans in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen vergunningen en ontheffingen vallen onder de Wabo.

Voor het bestemmingsplan heeft dit gevolgen voor de gebruikte terminologie. Termen als 'bouwvergunning', 'aanlegvergunning', 'sloopvergunning' en 'ontheffing' zijn vervangen door 'omgevingsvergunning ten behoeve van...'.

4.1.4 Bestemmingen en aanduidingen

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming de gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijhorende regels worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

1. Via een dubbelbestemming.

Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een bestemming die óók aan de gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkel' bestemming (dat is dé bestemming) en soms geldt er een dubbelbestemming (soms zelfs meerdere). In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking,

van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen. In voorliggend uitwerkingsplan komen geen dubbelbestemmingen voor.

2. Via een aanduiding.

Een aanduiding is een teken op de verbeelding dat betrekking heeft op een vlak op die kaart. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook eigen regels hebben. Een voorbeeld hiervan is de aanduiding van de maximale goothoogte en bouwhoogte.

4.1.5 Hoofdstukopbouw van de regels

De regels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

1. Inleidende regels.

In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).

2. Bestemmingsregels.

In dit tweede hoofdstuk zijn de bepalingen van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en, eventueel, ook een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsbepalingen. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen afwijkingsbevoegdheden met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsbepalingen ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo is een volledig beeld te verkrijgen van hetgeen is geregeld.

3. Algemene regels.

In dit hoofdstuk zijn bepalingen opgenomen met een algemeen karakter, die gelden voor het hele plan. Het is een antidubbeltelbepaling.

4. Slotregel.

In het laatste hoofdstuk is een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

Bijzonderheden in dit uitwerkingsplan

Voorliggend uitwerkingsplan kent de bestemmingen 'Wonen', 'Tuin', 'Verkeer' en 'Groen'.

Wonen

De regels bij de bestemming 'Wonen' hebben betrekking op de woningen. Op de verbeelding is daarvoor een bouwvlak aangegeven. Woningen dienen te worden gebouwd binnen het bouwvlak en de maatvoering is opgenomen in de regels. Bij de woning mogen aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen worden gerealiseerd eveneens binnen het bouwvlak.

Tuin

Deze bestemming betreft de gronden die in beginsel vrij van bebouwing dienen te blijven (vergunningvrije bouwwerken daargelaten).

Verkeer

Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn onder meer toegestaan voorzieningen voor verkeer en verblijf, parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen.

Groen

Binnen de bestemming 'Groen' zijn de volgende voorzieningen toegestaan:

- a groenvoorzieningen;
- b bermen en beplantingen;
- c speelvoorzieningen;
- d water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- e voorzieningen voor langzaamverkeer;
- f nutsvoorzieningen;
- g terreinafscheidingen en muren;
- h geluidswerende voorzieningen;
- i brandveiligheidsvoorzieningen en blusvoorzieningen.

5. Procedure

5.1 Zienswijzen

Het ontwerpuitwerkingsplan heeft conform artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening van 25 september 2014 tot en met 5 november 2014 ter inzage gelegen. In deze periode zijn er geen zienswijzen tegen het plan ingediend.

5.2 Overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening

In het kader van artikel 3.1.1 Bro heeft de gemeente vooroverleg gevoerd met de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden.

Overleg met de Provincie Gelderland, de VROM-Inspectie, Prorail Inframangement en N.V. Nederlandse Gasunie en Waterschap Vallei en Eem kan achterwege blijven, omdat deze instanties zich reeds bij het bestemmingsplan voor het gehele ENKA-terrein over het onderhavige plangebied hebben uitgesproken.

Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden, Postbus 5364, 6802 EJ Arnhem.
In de directe omgeving van het plangebied liggen twee risicobronnen, een aardgas-transportleiding en de spoorlijn Utrecht-Arnhem. De buisleiding is niet relevant voor de externe veiligheid, omdat het plangebied buiten de effectafstanden ligt. De spoorlijn Utrecht-Arnhem is in het Basisnet Spoor niet aangewezen voor transport van gevaarlijke stoffen. Met de inwerkingtreding op 1 januari 2014 van het Basisnet is de spoorlijn vervallen als risicobron. Omdat externe veiligheid niet aan de orde is voor dit uitwerkingsgebied is er is voor de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden geen reden om te adviseren over de zelfredzaamheid en mogelijkheden voor de rampenbestrijding.

Reactie gemeente

De reactie van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden wordt voor kennisgeving aangenomen.